Deutscher Bundestag
11. Wahlperiode

Drucksache 11/6846

28. 03. 90

Sachgebiet 63

Entschließungsantrag

der Abgeordneten Frau Rock, Frau Teubner, Weiss (München) und der Fraktion DIE GRÜNEN

zum Gesetzentwurf der Bundesregierung
— Drucksachen 11/6400, 11/6763, 11/6775 —

Gesetz über die Feststellung eines Nachtrags zum Bundeshaushaltsplan für das Haushaltsjahr 1990 (Nachtragshaushaltsgesetz 1990)

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Der bereits angeschwollene und noch zu erwartende Verkehr in Ost-West-Relation stellt die Verkehrspolitik in der Bundesrepublik Deutschland vor neue Aufgaben. Dabei geht es nicht nur um den Verkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der DDR, sondern auch um neue Verkehrsströme aus den anderen osteuropäischen Staaten, wo die DDR oder die Bundesrepublik Deutschland Transitfunktionen wahrnimmt. Die einseitige Konzentration des Verkehrswesens in der Bundesrepublik Deutschland auf den Verkehrsträger Straße, durch eine entsprechende Förderpolitik, hat sich als ökologische und verkehrliche Sackgasse erwiesen. Deswegen muß beim Aus- und Aufbau der Verkehrswege zwischen der DDR und der Bundesrepublik Deutschland sowie bei der Hilfe zur Rekonstruktion der Verkehrswege in der DDR eine umweltorientierte Politik betrieben werden.

Dies bedeutet, daß die umweltverträglichen Verkehrsträger mit Nachdruck und Vorrang ausgebaut werden müssen. Die Bahn und die schienengebundenen öffentlichen Verkehrsmittel erfüllen diesen Anspruch. Die von den beiden deutschen Staaten eingerichtete „Expertenkommission" zu Verkehrsfragen kann bei der Beratung der anstehenden Fragen hilfreich sein, sie ist aber leider nur sehr einseitig besetzt worden.

Deutsch-deutsche Verkehrskommission

Der Deutsche Bundestag bittet die Bundesregierung, Umwelt- und Naturschutzverbände ebenso wie den Verkehrsclub der

Bundesrepublik Deutschland (VCD) und Vertreter/innen der Verkehrsinitiativen aus beiden deutschen Staaten an der eingerichteten deutsch-deutschen Verkehrskommission zu beteiligen.

Verkehrsentwicklungsplanung

Die Bundesregierung wird aufgefordert, vor der Planung oder Ausführung von neuen Verkehrswegen, aber spätestens bis zur Beratung über den Bundesverkehrswegeplan 1990/1995, ein integriertes und umfassendes Verkehrskonzept zur Entwicklung und Steuerung des Ost-West-Verkehrs, in Abstimmung mit der deutsch-deutschen Verkehrskommission, vorzulegen. Dieses Konzept soll die Grundlagen bilden für eine integrierte Verkehrsentwicklungsplanung in der Bundesrepublik Deutschland mit dem Ziel, die ökologischen Schäden des Verkehrs zu minimieren und den Schienenverkehr als Hauptverkehrsträger so auszubauen, daß auch hier eine nennenswerte Verlagerung und Abwicklung des Verkehrs auf der Schiene ermöglicht wird.

Nah- und Regionalverkehr

Im Grenzgebiet zwischen der DDR und der Bundesrepublik Deutschland werden alle noch vorhandenen und leicht wiederherstellbaren stillgelegten Schienenstrecken wieder in Betrieb genommen und zu einem attraktiven Angebot im Nah- und Regionalverkehr unter Anbindung an den Fernverkehr erweitert. Dies gilt insbesondere auch für die Strecken auf der Seite der Bundesrepublik Deutschland. Sie werden auf Grundlage eines Schienentaktverkehrs betrieben. Demgegenüber wird der (Wiederauf-)Bau von Autobahnen und Straßenverbindungen zurückgestellt. Neubauplanungen werden nicht durchgeführt. Die Bundesregierung stellt Mittel zum Aus- und Umbau des öffentlichen Personennahverkehrs Gebietskörperschaften in der DDR zur Verfügung. Diese Mittel sollen von den Gebietskörperschaften direkt bei der Bundesregierung zweckgebunden abgerufen werden können. In erster Linie sollen die bereits vorhandenen quantitativ guten Angebote qualitativ verbessert und die bestehenden Systeme ausgebaut werden (z. B. Straßenbahnen und O-Busse). Dazu bedarf es der Einführung moderner Betriebsleittechnik ebenso wie der Wiederherstellung des Gleisober- und -unterbaus. Den Verkehrsbetrieben wird auch technische Hilfe zugesichert.

Güter-Straßen- und -Schienenverkehr

Der Anteil des grenzüberschreitenden Güterverkehrs in der Relation DDR – Bundesrepublik Deutschland war in der Vergangenheit fast gleich Null, da die DDR mit Straßentransporten leichter Devisen verdienen konnte und diese Möglichkeit auch reichlich nutzte. Das gleiche gilt auch für die übrigen osteuropäischen Staaten. Wenn dieser Grund zur Devisenbeschaffung künftig wegfällt und wenn die Politikerworte ernst genommen werden sollen, wonach die Fehler der Vergangenheit nicht wiederholt werden dürfen und sich der anwachsende Warenaustausch mit Osteuropa überwiegend auf der Schiene oder auf dem Binnenschiff abspielen müsse, muß die Deutsche Bundesbahn in die Lage versetzt werden, den künftigen Güterverkehr auch in ihr Netz

aufzunehmen. Die Infrastruktur der Bundesbahn zum Abfahren von wesentlichen Gütermengen aus der und in die DDR ist nur teilweise vorhanden. Deswegen muß die Bundesbahn von der Bundesregierung in die Lage versetzt werden, ihre Streckenkapazitäten im Güterverkehr auszubauen, ausreichend rollendes Material (Güterwagen, Lokomotiven) vorzuhalten und genügend Nachwuchskräfte, vor allem Lokführer/innen und Rangierer/innen, einzustellen. Die Bundesregierung muß die DDR unterstützen, damit die Reichsbahn in der DDR auch künftig den hohen Anteil der Schiene am gesamten Binnen-Güterverkehrsaufkommen der DDR (derzeit 75 Prozent) halten kann. Ziel bundesdeutscher Verkehrspolitik muß es sein, diesen Güterverkehrsanteil auch für den Güterverkehr zwischen der DDR und der Bundesrepublik Deutschland und für den innerbundesrepublikanischen Güterverkehr zu erreichen.

Ordnungsrahmen des Güterverkehrs

Die rechtlichen Rahmenbedingungen, unter denen sich in der EG und in der Bundesrepublik Deutschland Güterverkehr gestaltet, unterscheidet sich grundlegend von den geltenden Bestimmungen in der DDR. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung deswegen auf, gemeinsam mit der deutsch-deutschen Verkehrskommission Vorschläge für einen Ordnungsrahmen des Güterverkehrs von DDR-Fahrzeugen in der Bundesrepublik Deutschland und umgekehrt alsbald vorzulegen.

Schienenpersonenverkehr

Der zunehmende Reiseverkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der DDR darf nicht zu einer weiteren Verschlechterung der ohnehin desolaten finanziellen Lage der Deutschen Bundesbahn führen. Deshalb müssen alle Mehrbelastungen voll durch den Bund abgegolten werden. Eine bloße Erhöhung des Kreditrahmens für die Deutsche Bundesbahn – wie sie im Nachtragshaushalt der Bundesregierung vorgesehen ist – stellt keine ausreichende Lösung dar. Die Tatsache, daß die Bundesregierung den Straßenbau unmittelbar finanziert und die Deutsche Bundesbahn im wesentlichen lediglich auf den Kapitalmarkt zwecks Erhöhung der Verschuldung verweist, belegt, daß es der Bundesregierung mit ihren Maßnahmen lediglich darum geht, die Asphaltpolitik in der Bundesrepublik Deutschland nunmehr auf die DDR auszuweiten.

Eine konsequente Bahnpolitik in der Bundesrepublik Deutschland könnte auch eine effektive Möglichkeit für die Förderung der Wirtschaftsentwicklung in der DDR darstellen. Gerade im Bau von Reisezugwagen, Dieseltriebwagen und Lokomotiven ist die DDR-Wirtschaft in der Lage, qualitativ hochwertige Produkte zu fertigen. Es gäbe also durchaus die Möglichkeit, durch Vergabe von Aufträgen, d. h. Bestellung von Reisezugwagen, Dieseltriebwagen, etc., in der DDR Arbeitsplätze zu schaffen und positive Wirtschaftsimpulse zu geben. Es sollten deshalb möglichst rasch zusätzliche Aufträge vergeben werden zum Bau von 600 Reisezugwagen und 300 Diesel-Nahverkehrstriebwagen für die Deutsche Bundesbahn.

Das Schienennetz der Deutschen Reichsbahn ist leider in einem desolaten Zustand. Aufgrund einer völlig veralteten (bzw. gar nicht vorhandenen) Betriebsleittechnik können die Strecken nicht optimal genutzt werden. Die Reichsbahn ist deshalb an vielen Orten bereits an der Grenze der Leistungsfähigkeit des Streckennetzes angekommen.

Die Bundesregierung wird aufgefordert, der DDR kurzfristige technologische und finanzielle Hilfestellung anzubieten.

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung ebenfalls auf, Hilfestellung bei der Streckenüberarbeitung und der Gleisoberbauerneuerung, vor allem bei der Beseitigung des sog. „Alkali-Problems" (sich zersetzende Betonschwellen wegen Verwendung alkalihaltiger Sande bei der Fertigung) zu geben. Die Bundesregierung wird aufgefordert, der Reichsbahn anzubieten, daß die Gleisumbauzüge und Oberbaumaschinen der Deutschen Bundesbahn an sie ausgeliehen werden. Die daraus entstehenden Kosten für die Deutsche Bundesbahn müssen vom Bund ausgeglichen werden.

Die geplanten Ausbaustrecken der Bundesbahn, die räumlich und verkehrlich in bezug zur Ost-West-Relation stehen (wie z. B. Kassel–Dortmund), werden um die Erschließung des Ost-West-Verkehrs durch den Ausbau und die Wiederinbetriebnahme der Zubringer Nah- und Regionalverkehrsstrecken in der Bundesrepublik Deutschland erweitert und zu den Mittel- und Oberzentren der DDR verkehrlich weitergeführt. Die Bundesregierung wird aufgefordert, die Sanierung des Streckennetzes der Reichsbahn finanziell zu unterstützen. Die Bundesbahn wird in die Lage versetzt, im Ost-West-Verkehr die Ober- und Mittelzentren mit Interregio- und IC-Verkehr zu bedienen.

Die Bundesmittel zum Ausbau der Bundesfernstraßen, die für das Jahr 1991 geplant sind, werden zum Auf- und Ausbau des Schienennetzes der Reichsbahn sowie der Bundesbahn zur Verfügung gestellt, da die Hauptengpässe beim Abfahren von Güterverkehr auf der Schiene überwiegend im Netz der Bundesbahn bestehen und dringend behoben werden müssen.

Straßenverkehr

Verkehrssicherheit

Bei der Verkehrssicherheit ist die DDR der Bundesrepublik Deutschland weit voraus. Das durchgesetzte Tempolimit von 100 km/h auf Autobahnen und die konsequente Null-Promille-Grenze sind vorbildhaft für die Bundesrepublik Deutschland. Immer mehr Raserrowdies aus der Bundesrepublik Deutschland fallen durch undiszipliniertes und unverantwortliches Rasen und Fahren unter Alkoholeinfluß in der DDR auf. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung deswegen auf, im Vorgriff auf eine Rechtsangleichung in der Bundesrepublik Deutschland sowohl Tempo 100 als Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen zu vergeben als auch die Blutalkoholgrenze auf Null-Promille zu setzen.

Es werden keine Fernstraßen für den Ost-West-Verkehr ausgebaut, um damit den Hauptverkehrsstrom von vornherein auf die

Schiene zu lenken. Die geplanten Autobahn- und Bundesfernstraßenprojekte werden gestoppt.

Kraftfahrzeuge

Die Bundesregierung wird aufgefordert, zweitaktbetriebene Fahrzeuge, auch bundesdeutsche, bis 1993 aus dem Verkehr zu ziehen und weiterhin nur noch Fahrzeuge mit geregeltem Dreiwegekatalysator in der Bundesrepublik Deutschland zuzulassen. Der Verkauf von Fahrzeugen aus der DDR in der Bundesrepublik Deutschland wird untersagt, die Fahrzeuge sind zu verschrotten, wenn sie nicht den geltenden Umweltvorschriften entsprechen.

In diesem Zusammenhang wird die Bundesregierung aufgefordert, über ein generelles Exportverbot von Fahrzeugen nachzudenken, die nicht über einen geregelten Dreiwegekatalysator verfügen.

Flugverkehr

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf, unverzüglich die Subventionierung der Berlin-Flüge durch Preiszuschüsse und Mehrwertsteuerbefreiung zu stoppen, da für einen solchen politischen Eingriff in die realen Preise auch nach Leseart der Bundesregierung kein Anlaß mehr besteht. Die eingesparten Mittel fließen in den Ausbau des öffentlichen Verkehrs der DDR.

Die Bundesregierung wird aufgefordert, sich auf der internationalen Ebene für das Verbot von Kurzstreckenflügen unter 500 km einzusetzen und die Planungen für neue innerdeutsche Flugverbindungen aufzugeben. Der Deutsche Bundestag lehnt Planungen für ein Luftkreuz Berlin und jeden geplanten Flughafenausbau in und um Berlin ab und beauftragt die Bundesregierung, ein Flugverkehrsverminderungsprogramm vorzulegen und umzusetzen.

Binnen-, Ausflugs- und Privatschiffahrt

Die Bundesregierung legt ein Konzept über die verstärkte Nutzung der vorhandenen Binnenwasserstraßen im Elbe- und im Berlin-Verkehr vor, mit dem Ziel, die Belastung durch den Straßenverkehr durch Verlagerung auf die Binnenschiffahrt gering zu halten.

In Berlin (West) sind ca. 50 000 Privatboote zugelassen. Es steht zu befürchten, daß diese weiße Flotte im Sommer 1990 über zum Teil zu Biotopen gewordene Binnengewässer der DDR im Umland Berlins und darüber hinaus herfällt. Die Bundesregierung wird aufgefordert, Maßnahmen zum Schutz der Tier- und Pflanzenwelt der Binnengewässer vor bundesdeutschen Touristen vorzulegen und Vorschläge zum Schutz der Umwelt unverzüglich vorzulegen.

Bonn, den 27. März 1990

Frau Rock
Frau Teubner
Weiss (München)
Hoss, Frau Schoppe, Frau Dr. Vollmer und Fraktion

Begründung

Die freie Reisemöglichkeit zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der DDR wird begrüßt. Diese Reisetätigkeit darf aber nicht zu noch mehr ökologischen Folgeproblemen führen, wie sie ohnehin durch unser Verkehrssystem entstehen. Deswegen muß beim Umbau des Verkehrswesens in beiden deutschen Staaten darauf hingewirkt werden, daß der Hauptanteil des Verkehrs auf der umweltfreundlichen Schiene abgewickelt wird.

In der Bundesrepublik Deutschland bestimmt der Verkehrsalltag die Verkehrspolitik, nicht die Verkehrspolitik den Verkehrsalltag. Die Fehlentwicklungen der letzten vierzig Jahre gerade im Verkehrswesen sind mit ausschlaggebend für die Umweltmisere, in der unsere Gesellschaft steckt. Diese Fehler dürfen sich beim Auf- und Ausbau der Verkehrsbeziehungen zwischen der DDR und der Bundesrepublik Deutschland nicht wiederholen, gerade im Hinblick auf zunehmende Verbindungsbedürfnisse auf allen Ebenen.

Der Nah- und Regionalverkehr ist in seiner Substanz in der DDR auf die Schiene und den Bus gestützt. Diese Verkehrsträger fahren den Großteil des Personenverkehrsaufkommens ab. Wie man auch immer dazu steht und wie diese Situation auch immer entstanden ist, ist sie doch aus verkehrlichen und ökologischen Gesichtspunkten heraus erhaltenswert. Die Verkehrspolitik muß dafür sorgen, daß der öffentliche Verkehr seine Marktanteile halten kann und in der Bundesrepublik Deutschland wiedererlangt. In den Stadtverkehrsbereichen existiert ein quantitativ gutes, aber qualitativ heruntergekommenes O-Bus- und Straßenbahnsystem in der Mehrzahl der Städte. Dieses System hat massive Reserven zu bieten und ist es wert, rekultiviert zu werden. Der öffentliche Personennahverkehr in der Fläche bedarf ebenso einer massiven Hilfe, auch aus der Bundesrepublik Deutschland. Schon jetzt muß versucht werden, den Bürgern/innen Autounabhängigkeit von Anfang an zu ermöglichen.

Im Güterverkehrsanteil der Schiene ist die DDR führend. 75 Prozent des Güterverkehrs werden auf der Schiene abgefahren, die Reichsbahn ist von ihrer Struktur her eine Güterbahn, von der die Bundesbahn zum Teil positive Ansätze übernehmen kann. Wegen der verfehlten Straßenverkehrspolitik der Bundesrepublik Deutschland der letzten vierzig Jahre ist es nicht möglich, sofort große Gütermengen im Ost-West-Verkehr im Bundesbahngebiet auf die Schiene zu bringen. Die eigentlichen Engpässe liegen nicht bei der Reichsbahn, sondern bei der Bundesbahn. Deswegen muß die Bundesbahn in die Lage versetzt werden, ihr Güterverkehrsangebot erheblich auszubauen.

Der bestehende Ordnungsrahmen begünstigt DDR-Lkw-Verkehr in der Bundesrepublik Deutschland, weil DDR-Unternehmen keine Konzessionen zu erwerben haben und nach geltendem Recht bundesdeutschen Binnenverkehr abwickeln dürfen. Hier muß dringend über Vorschläge für einen entsprechenden Ordnungsrahmen auf Grundlage von Vorschlägen der Bundesregierung nachgedacht werden.

Aus der verfehlten Autoförderungspolitik der Bundesregierungen seit 1949 muß nun endlich die Konsequenz der Eisenbahnförderung gezogen werden; die in diesem Antrag vorgeschlagenen Maßnahmen im Straßenverkehrsbereich und beim Ausbau der Schiene sind dazu bestens geeignet.

Die Binnenschiffahrt als Transportmittel der Wirtschaft hat noch nicht all ihre Möglichkeiten ausgenutzt und ist auf den bestehenden Wasserstraßen ausbaufähig, dies gilt insbesondere für die Ost-West-Relation.

Dabei ist der Elbe-Verkehr und der Berlin-Verkehr auf den Wasserstraßen umweltfreundlicher als auf der Straße.

Der zu erwartende Freizeitschifferstrom aus Richtung West in Richtung Ost ist hingegen eine ernstzunehmende Gefahr für die letzten intakten Refugien der Natur, die sich an und in DDR-Gewässern haben halten können. Hier ist die Bundesregierung dringend zum Schutze der Natur zum Handeln verpflichtet. Wir können uns alle ausmalen, was geschieht, wenn die bundesdeutsche und West-Berliner Touristenwalze über die zum Teil unberührten Gebiete der DDR herfällt. Hier ist dringendes Handeln geboten.

Konzeptionen in Zusammenarbeit von DDR- und bundesdeutschen Behörden sowie Stellen des Landes Berlin müssen noch vor dem Sommer 1990 greifen.

Der Flugverkehr wird trotz seiner nachgewiesenen Umweltschädlichkeit in bezug auf die Probleme der Erdatmosphäre und die Folgeprobleme durch die Bodeninfrastruktur weiterhin direkt und indirekt von der Bundesregierung subventioniert. Die Besteuerung des Flugbenzins ist nach wie vor zum Wohle der Fluggesellschaften und der geplanten Zuwachsraten nicht beabsichtigt. Weiterhin werden, trotz des Wegfalls der politischen Begründung, weiterhin die Berlin-Flüge direkt subventioniert und dadurch gefördert. Es ist längst an der Zeit, den Flugverkehr kostendeckend zu betreiben und die Benutzer/innen dieses Verkehrsmittels mit den tatsächlichen Kosten zu belasten. Die freiwerdenden Mittel werden dringend bei der Sanierung des öffentlichen Personenverkehrs benötigt.

Der Flugverkehr im Raum Berlin ist eine monopolistische Insel der alliierten Fluggesellschaften, insbesondere der amerikanischen, die ihren Markt in Europa mit Transportrechten von und nach Berlin sichern wollen. Neben dem internationalen und deutschen Luftkreuz Frankfurt soll nun ein alliiertes Luftkreuz Berlin geschaffen werden. Die Folgen dieser Planungen sind zunehmender Luftverkehr, Lärm, Dreck und ein weiterer Schub Richtung Klimakatastrophe. Eine solche Politik steht nicht in Einklang mit den Beteuerungen der Bundesregierung, die drohende Klimakatastrophe bekämpfen zu wollen.

Konsequenterweise sind alle Flüge unter 500 km, also nicht nur im Berlin-Verkehr, einzusparen und zumindest ein Moratorium des Flugverkehrs mit dem Ziel einer Minderung der Flugbewegungen anzustreben.

Die Bundesregierung ist aufgerufen, keine neuen Linienrechte zwischen der DDR und der Bundesrepublik Deutschland zu vergeben und all ihren, wenn auch eingeschränkten, Spielraum im berlinpolitischen Abstimmungsprozeß mit den Alliierten einzubringen.

Druck: Thenée Druck KG, 5300 Bonn, Telefon 23 19 67
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 13 63, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51, Telefax (02 28) 36 12 75
ISSN 0722-8333